

Strategie Schienengüterverkehr VÖV



Impressum

Mitglieder der Arbeitsgruppe

Bernhard Adamek, Leiter Markt, Regulation, Netz SBB Cargo

Olivier Ammann, Ingénieur Études & Projets, Chemins de fer du Jura (CJ)

Hans-Peter Hadorn, VR-Präsident Hafenbahn Schweiz AG

Dirk Pfister, Leiter Produktmanagement und Vertrieb BLS Cargo AG

Philipp Wegmüller, CEO railCare AG

Barbara Zollinger, wissenschaftliche Mitarbeiterin Verband öffentlicher Verkehr

Layout/ Grafik

Angela De Stefano, Verband öffentlicher Verkehr

Philipp Lädach, Verband öffentlicher Verkehr

Übersetzung

Bruno Galliker, Verband öffentlicher Verkehr

Floriane Moerch, Verband öffentlicher Verkehr

© Verband öffentlicher Verkehr, verabschiedet vom Vorstand
im Herbst 2017

Copyright Bilder Titelseite

©BLS Cargo AG/Markus Seeger; ©Patrik Walde Photography;

©RhB/Andrea Badrutt; ©SBB/Perrenoud Guy; ©railCare AG

Inhalt

Editorial	5
1 Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs	7
2 Herausforderungen im Schienengüterverkehr	13
3 Ziele und Massnahmen	15
Anhang: Die Rolle des VöV	21



Der Schienengüterverkehr ist eine tragende Säule für die Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Damit er seine Stärken weiter ausbauen kann und auch in Zukunft als verlässlicher und vernetzter Partner ein wichtiger Bestandteil in der Logistikkette seiner Kunden darstellt, hat der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eine Branchenstrategie erarbeitet.

Die Schweiz weist weltweit eine der höchsten Zugsdichten pro Gleis auf. Dass neben dem Personen- auch der Güterverkehr eine wichtige Rolle im Eisenbahnverkehr spielt, entzieht sich oftmals dem Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer und Öffentlichkeit. Dabei sichert der Schienengüterverkehr die Güterversorgung in allen Landesteilen, garantiert den nationalen und internationalen Handel, stellt den Unternehmen die benötigten Produktionsgüter zu und versorgt die Bevölkerung mit Konsumgütern. Zusammen mit der Binnenschifffahrt stellt der Güterverkehr auf der Schiene das klimafreundlichste Transportmittel dar, er generiert so wenige Unfälle wie kein anderes Verkehrsmittel und er leistet dank attraktiven Berufsbildern und fairen Arbeitsbedingungen einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Wohlergehen der Schweiz.

Und doch steht der Schienengüterverkehr vor grossen Herausforderungen. Die Schweizer Industrie und damit auch der Gütertransportmarkt befinden sich im Umbruch. Für die traditionelle Industrie wurden schwere Güter konzentriert und gebündelt an definierte Standorte transportiert. Die hochtechnologische Industrie hingegen hat Bedarf an leichten, individualisierten Güterströmen. Parallel dazu haben die Kunden zunehmende Ansprüche an den *eCommerce* und die Nachfrage nach *Same Day Delivery*-Angeboten steigt stetig. Und schliesslich sieht sich der Schienengüterverkehr mit der Tatsache konfrontiert, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Strasse aufgrund von Kostenreduktionen durch die absehbaren Automatisierungsschritte laufend zunehmen wird.

All diese Entwicklungen führen zu höheren Anforderungen an die Logistik und Produktionseffizienz im Schienengüterverkehr. Das Bevölkerungswachstum, die zunehmende Nachfrage nach kleineren, dafür mehr Zustellungen und die daraus folgende Verkehrszunahme resultieren zudem in einem erhöhten Trassenbedarf. Dadurch akzentuieren sich Infrastrukturmängel und -engpässe weiter.

Im internationalen Gütertransport besteht zwar immer noch hauptsächlich ein Bedarf an gebündelten Transporten über lange Distanzen, doch sehen sich die Unternehmen im Schienengüterverkehr ebenfalls mit ungleichen Rahmenbedingungen im Strassen- und Schienengüterverkehr sowie dem Wandel hin zu einer automatisierten, digitalisierten Welt konfrontiert. Die nach wie vor fehlende Interoperabilität erschwert die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse zusätzlich.

Diese Herausforderungen benötigen im Binnen- wie im internationalen Schienengüterverkehr innovative Lösungen, die verkehrsartenübergreifende, digital vernetzte und interoperable Systeme ermöglichen.

Mit dem Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene und dem Gütertransportgesetz für den Schienen-Binnengüterverkehr wurden erste Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr festgelegt. Der VöV begrüsst diese Massnahmen, hält aber fest, dass sie nicht ausreichen, um die skizzierten Herausforderungen zu meistern und den Modalsplit zugunsten der Schiene zu erhöhen. Zur gezielten Verbesserung der Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr sowie der Verdeutlichung seiner Stärken gegenüber Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit hat der VöV mit der vorliegenden Broschüre Ziele formuliert und die notwendigen Massnahmen definiert.



Dr. N. Schmassmann
Präsident VöV



H.-P. Hadorn
Präsident Kommission Güterverkehr

1 Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs

Die Transportleistungen im Güterverkehr sind über alle Verkehrsträger hinweg gesehen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. 2016 betrug die gesamte Transportleistung des Güterverkehrs in der Schweiz 27,8 Milliarden Tonnenkilometer. Dies entspricht einer Zunahme von knapp 20 Prozent gegenüber 2000, beziehungsweise von über 90 Prozent gegenüber 1980. Realisiert wurde dieses Wachstum hauptsächlich auf der Strasse, wie Abbildung 1 verdeutlicht. Betrug der Anteil des Schienengüterverkehrs 1980 noch 53 Prozent, macht er seit der Jahrtausendwende zwischen 36 und 42 Prozent aus. Im Vergleich zu den 28 EU-Ländern stellt dies jedoch immer noch einen Rekordwert dar: In den letzten Jahren lag der Anteil Güterverkehr auf der Schiene im Landverkehr in der EU bei maximal 20 Prozent (Quelle: BFS).

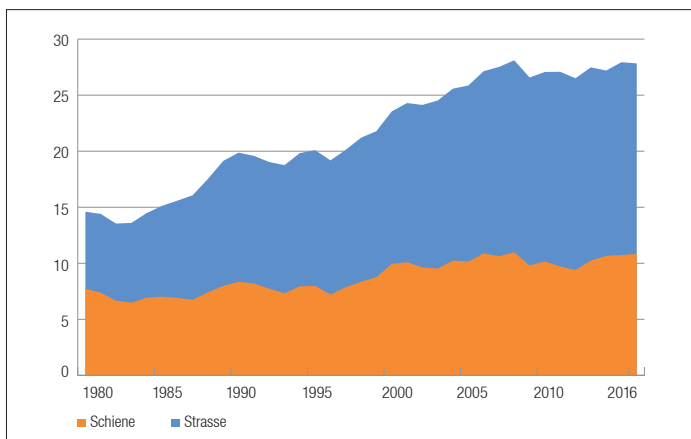


Abbildung 1 Anteil Schiene und Strasse an den Transportleistungen im Güterverkehr in Milliarden Tonnenkilometer (Quelle: BFS)

Die grosse Bedeutung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz zeigt sich vor allem im [alpenquerenden Transitgüterverkehr](#) (Abbildung 2). In Bezug auf die transportierten Tonnen pro Jahr beträgt der Marktanteil der Schiene seit 2010 zwischen 63 und 71 Prozent. Wie in Abbildung 3 dargestellt, steht die Schweiz damit europaweit an der Spitze.

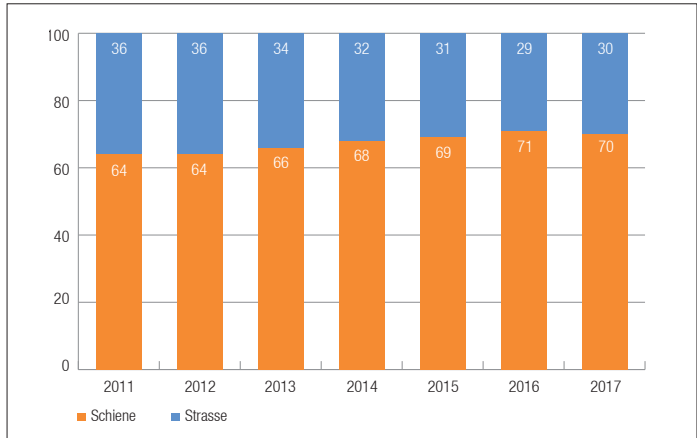


Abbildung 2 Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr in Prozent
(Quelle: BAV)

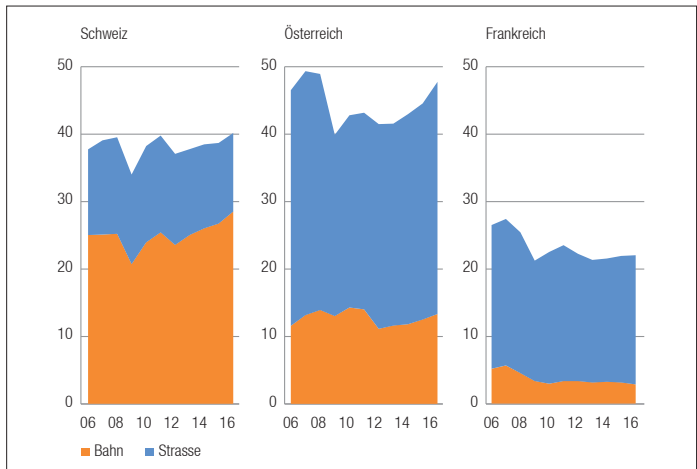


Abbildung 3 Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr in Millionen Tonnen
(Quelle: BFS)

Dank dem im europäischen Vergleich dichtesten Netz an Anschlussgleisen und Freiverladeanlagen verfügt die Transportlogistik im [schweizerischen Binnenverkehr](#) über eine gute Basis für die landesweite Güterversorgung auf der Schiene. Dazu tragen im Speziellen auch die Meterspurbahnen bei, welche einen bedeutenden Teil des alpinen und ländlichen Raumes erschliessen. Trotzdem verzeichnet der Güterverkehr auf der Schiene seit 2010 einen kontinuierlichen Rückgang. Heute hält die Schiene im Binnen- sowie Import- und Exportverkehr einen Anteil von rund einem Viertel der gesamten Gütertransportleistung.



Wird ausschliesslich der **Import- und Exportverkehr** betrachtet, wird deutlich, dass neben der Strasse und der Schiene die Rheinschifffahrt eine tragende Rolle einnimmt. Wie Abbildung 4 zeigt, werden seit 2010 jährlich über 6 Mio. Tonnen Güter auf den Rheinschiffen über die Schweizer Grenzen transportiert, was zirka 10 Prozent des gesamten Import- und Exportverkehrs entspricht. Über 60 Prozent dieser Güter setzten zudem ihren Weg «an Land» auf der Schiene fort.

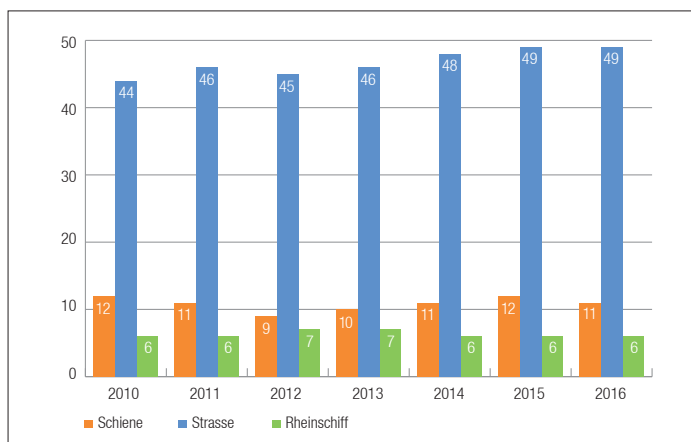


Abbildung 4 Anteil Rheinschiff an Import- und Exportgüterverkehr in Millionen Tonnen (Quelle: BFS)

Die Zahlen verdeutlichen zum einen die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger. Eine regionale Feinverteilung von Gütern kann in vielen Fällen nur über die Strasse erfolgen. Auf mittleren und längeren Transportwegen hingegen verfügt die Schiene über klare Stärken. Zum anderen veranschaulichen die Zahlen die zumindest teilweise erfolgreiche Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik im Transitgüterverkehr (basierend auf der Alpeninitiative von 1994), aber auch die schwierige Marktsituation im Schweizer Binnenverkehr, vor allem im Wagenladungsverkehr.

Die grosse Bedeutung der Gütertransporte auf Schiene und Wasser zeichnet sich neben der Leistung für die Wirtschaft durch eine sehr gute Umweltbilanz aus: Die Verkehrsträger Zug und Schiff verursachen bis zu zwanzig Mal weniger CO₂ und benötigen bis zu sechs Mal weniger Energie als Lastwagen (Quelle: LITRA).

Der Güterverkehr auf der Schiene gewinnt in Zukunft an Bedeutung. Die Verkehrsperspektiven des Bundes (ARE) gehen davon aus, dass der Güterverkehr auf Schiene und Strasse zwischen 2010 und 2040 um 37 Prozent zunimmt. Diese Verkehrszunahme kann nur bewältigt werden, wenn ein Grossteil des Transportes im Binnen- und im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Schiene erfolgt und damit Strasse und Gesellschaft vor Stau, Unfällen und Umweltverschmutzung bewahrt.



2 Herausforderungen im Schienengüterverkehr

Der Güterverkehr ist von einem tiefgreifenden Wandel in verschiedenen Bereichen betroffen, welcher die Unternehmen im Schienengüterverkehr vor grosse Herausforderungen stellt:

Räumliche Entwicklung: Mit dem Bevölkerungswachstum wird der nutzbare Raum immer knapper, sinnvolle Logistikkonzepte (z. B. für die Ver- und Entsorgung von Siedlungen) werden immer wichtiger. Ein gesamtschweizerisches Konzept mit einem systematischen Einbezug des Schienengüterverkehrs in die Logistikplanung fehlt. Es stehen heute an strategisch wichtigen Orten keine Flächen und/oder bedarfsgerechte Anlagen zur Verfügung, um Güter von der Strasse auf die Schiene umzuschlagen.

Wettbewerb: Seit 1999 ist der Markt im Schienengüterverkehr liberalisiert. Der intramodale Wettbewerb zeigt sich vor allem im Ganzzugsbereich und damit im alpenquerenden Güterverkehr. Parallel dazu steigt im intermodalen Wettbewerb die Konkurrenzfähigkeit der Strasse. Dies ist vor allem auf die nach wie vor ungleichen Rahmenbedingungen im Strassen- und Schienengüterverkehr zurückzuführen. Aber auch die absehbare Automatisierung im Strassenverkehr und die damit einhergehenden Kostenreduktionen werden den Wettbewerbsdruck verstärken.

Verkehrszunahme: Zwischen 2010 und 2040 rechnet das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit einer Zunahme der Tonnenkilometer auf der Schiene um 45 Prozent. Die bestehende Infrastruktur stösst bereits heute an ihre Grenzen. Es ist absehbar, dass sich die Kapazitätsengpässe im Güter- und Personenverkehr weiter verschärfen.

Veränderte Kundenbedürfnisse: Als Folge der Deindustrialisierung nimmt der Bedarf an schweren Gütern, welche konzentriert und gebündelt an definierte Standorte transportiert werden, ab. Im Gegenzug steigt die Nachfrage nach leichten, individualisierten Güterströmen. Mit der zunehmenden Digitalisierung und Individualisierung verlangen Kunden je länger desto mehr schnelle, zuverlässige und flexible *just in time*-Transporte. Güterverkehr und Logistik sind dadurch zunehmend von hohen qualitativen Anforderungen an Transportleistungen geprägt.

Automatisierung: Neue Technologien ermöglichen zunehmende Digitalisierung und Automatisierungen von Abläufen und weisen damit ein grosses Potenzial für Produktivitätssteigerungen auf. In einem ersten Schritt werden jedoch hohe Investitionen zur Entwicklung und Einführung solcher neuen Technologien benötigt.

Interoperabilität: Die weiterhin mangelhafte technische und organisatorische Interoperabilität bzw. die länderspezifischen Vorgaben zu technischen Spezifikationen, Sicherheitsnachweisen, Sprachniveaus und organisatorischen Abläufen erschweren eine internationale Transportkette. Im Vergleich zum Strassentransport sehen sich Unternehmen im Schienengüterverkehr mit massiv höheren Kosten konfrontiert.



3 Ziele und Massnahmen

Folgendes [Zielbild](#) beschreibt die Zukunft des Schienengüterverkehrs:

Der Schienengüterverkehr bildet ein zuverlässiges und leistungsfähiges Transportsystem, das sich an den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft orientiert und ein eigenwirtschaftliches Handeln der Unternehmen im Güterverkehr ermöglicht. Das Transportsystem auf der Schiene garantiert die Güterversorgung in allen Landesteilen der Schweiz und stellt eine einfache Anbindung an das Ausland sicher. Der Modalsplit verändert sich zugunsten der Schiene.

Der Güterverkehr auf der Schiene verursacht minimale externe Kosten und trägt damit zur Umsetzung der Klimaschutzziele des Bundes bei.

Die Unternehmen im Schienengüterverkehr bilden für ihre Kunden verlässliche, optimal vernetzte Partner. Sie agieren zukunftsgerichtet und setzen Neuerungen zur Effizienzsteigerung, Verbesserung der Umweltverträglichkeit und Erhöhung des Kundennutzens zeitnah um. Faire Rahmenbedingungen ermöglichen den Unternehmen konkurrenzfähiges, eigenwirtschaftliches Handeln. Mit marktorientierten Angeboten baut der Güterverkehr auf der Schiene seine Attraktivität und Zuverlässigkeit weiter aus und generiert eine Zunahme der transportierten Menge.

Zur Erreichung dieses Zielbildes und als Handlungsrahmen für die kommenden Jahre hat der VöV fünf Ziele formuliert und dazugehörige Massnahmen definiert.

1. Ko-Modalität und Wettbewerb finden auf Basis fairer Rahmenbedingungen statt

Für einen optimalen Einsatz der spezifischen Stärken der Verkehrsträger Strasse und Schiene unterstützt der VöV die Bestrebungen einer sinnvollen Ergänzung von Strasse und Schiene (Ko-Modalität), beziehungsweise der Erarbeitung einer «Gesamtschau» für den Güterverkehr, die alle Verkehrsträger einbezieht. Erforderlich dafür sind gleichwertige, faire und stabile Rahmenbedingungen. Nur so entfalten eine gleichberechtigte Zusammenarbeit und ein gesunder intermodaler Wettbewerb ihre Wirkung.

Zur Erreichung dieses Zieles legt der VöV folgende [Massnahmen](#) fest:

- Der VöV bekennt sich zum liberalisierten Schienengüterverkehr und setzt sich für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur und den Güterverkehrsanlagen ein. Er unterstützt konzeptionelle Arbeiten zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs unter Einbezug aller Verkehrsträger im Sinne einer «Gesamtschau Güterverkehr».
- Der VöV setzt sich für die Beibehaltung der bestehenden Strassenregulatorien ein, insbesondere die Schwerverkehrsabgabe, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW im heutigen Umfang, die Gewichtslimite und das Kabotage-Verbot.
- Die Beibehaltung und Durchsetzung der geltenden Sicherheits- und Sozialstandards im gesamten schweizerischen Gütertransportbereich gehören zu den grundlegenden Forderungen des VöV.

2. Die Raumplanung erfolgt unter aktivem Einbezug des Schienengüterverkehrs

Die zunehmende Verknappung des Raumes erschwert den Erhalt und zielgerichteten Ausbau der benötigten Anlagen für den Schienengüterverkehr und damit die Sicherstellung einer Güterversorgung auf der Schiene. Damit der Schienengüterverkehr seine tragende Säule für die Schweizer Wirtschaft behalten und ausbauen kann, setzt sich der VöV für die rechtzeitige Aufnahme des benötigten Raumbedarfs in die Raumplanung ein. Er fordert insbesondere in urbanen Räumen Voraussetzungen für eine räumliche Zusammenlegung von Logistikstandorten, die über moderne, multimodale Umschlagsanlagen verfügen.

Der VöV hat dazu folgende **Massnahmen** definiert:

- Der VöV arbeitet in Arbeitsgruppen zur Raumplanung zur Sicherstellung des rechtzeitigen Einbezuges des Raumbedarfs für Schienengüterverkehrsanlagen mit.
- Er unterstützt die zielorientierte Investitionsförderung durch den Bund und setzt sich entsprechend in der «Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs» des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für eine optimale Planung und ausreichende Finanzierung von Um- und/oder Neubauten von geeigneten (Umschlags-)Anlagen ein, insbesondere für solche, die einen eigenwirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.
- Er setzt sich für eine optimale Güterversorgung auf dem gesamten Schienennetz in allen Landesteilen der Schweiz ein und unterstützt die Förderung von neuen Angeboten auf der Schiene.

3. Die Bahninfrastruktur ermöglicht marktorientiertes Handeln

Der VöV setzt sich für Rahmenbedingungen ein, die den Unternehmen im Schienengüterverkehr eine optimale Basis schaffen, um bestehende und neue Kundenbedürfnisse zu erfüllen. Nur so können die einzelnen Unternehmen in einem fairen Wettbewerb bestehen.

Die VöV-Massnahmen sind:

- Der VöV setzt sich im Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) der Bahninfrastruktur dafür ein, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs mit gleicher Priorität umgesetzt werden wie diejenigen des Personenverkehrs.
- Der VöV unterstützt die Ausgestaltung der Netznutzungspläne und -konzepte zur Sicherung der Güterverkehrs-Trassen in der geforderten Qualität und Menge.
- Der VöV unterstützt die Optimierung des Trassensystems und setzt sich ein für (1) ein flexibleres Trassenmanagement, damit eine kurzfristige Trassenbestellung im Rahmen der Systemtrassen möglich ist, und (2) einen Trassenpreis, der die gebotene Qualität entsprechend berücksichtigt.

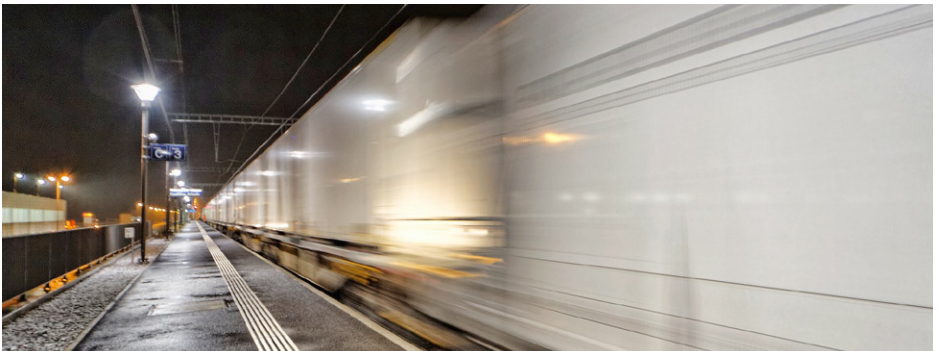


4. Potenziale neuer Technologien werden frühzeitig erkannt und zeitnah umgesetzt

Automatisierung und Digitalisierung halten auch im Schienengüterverkehr Einzug. Der VöV setzt sich dafür ein, dass die daraus entstehenden Potenziale frühzeitig erkannt und unkompliziert umgesetzt werden können – zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems, der optimierten Abdeckung von Kundenbedürfnissen und der laufenden Verbesserung der Umweltbilanz des Güterverkehrs auf der Schiene.

Zur Zielerreichung hat der VöV folgende **Massnahmen** definiert:

- In Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern unterstützt er diese bei der Evaluation von brancheninternen und -externen Grundlagen, Arbeiten und Potenzialen im Bereich Digitalisierung und Automatisierung und organisiert Plattformen zum Wissens- und Erfahrungsaustausch.
- Nach Abstimmung mit den Unternehmen unterstützt der VöV die Umsetzung der branchenbesten Lösung(en) und setzt sich für innovationsfreundliche Zulassungsprozesse ein, die insbesondere Lösungen für bestehende Praxisprobleme fördern sollen.
- Der VöV koordiniert im Bereich der (Mit-)Finanzierung von technologischen Innovationen die Anforderungen der Branche mit den Möglichkeiten des Bundes.



5. Der grenzüberschreitende Güterverkehr wird vereinfacht

Der VöV setzt sich für einen effizienten, wettbewerbsfähigen internationalen Gütertransport auf der Schiene ein. Er stellt den Wissens- und Erfahrungsaustausch mit Partnerverbänden sicher und unterstützt sie bei der Information von Politik und Gesellschaft insbesondere im Hinblick auf die Erreichung des Verkehrsverlagerungszieles im alpenquerenden Güterverkehr von maximal 650 000 LKW-Fahrten pro Jahr.

Der VöV legt dazu folgende **Massnahmen** fest:

- Er setzt sich für eine konsequente Weiterentwicklung und rasche Umsetzung einer marktorientierten technischen, organisatorischen und regulatorischen Interoperabilität ein (zum Beispiel die europaweite Umsetzung von European Train Control System ETCS und eine Vereinfachung der Sprachanforderungen).
- Er sensibilisiert Behörden und Partnerverbände für die Notwendigkeit und Anforderungen von bahnfrendlichen elektronischen Zollverfahren.
- Der VöV setzt sich für zuverlässige Transportmöglichkeiten auf der Schiene ein. Insbesondere unterstützt er einen zeitnahen Ausbau der Zufahrtsstrecken im Ausland für Züge mit 740 Metern Länge, 4 Meter Eckhöhe und mehr als 2000 Tonnen sowie die grenzüberschreitende Koordination des Fahrplans und der Bauintervalle. Er strebt Allianzen mit Partnerverbänden im In- und nahen Ausland an zur Definition weiterer Massnahmen für die Sicherstellung ausreichender und redundanter internationaler Güterverkehrstrassen in Normal- wie auch in Störungssituationen.

Die beschriebenen Ziele und Massnahmen dienen dem VöV als Handlungsmaxime für die kommenden Jahre zur Sicherstellung der benötigten Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Bewältigung des Güterverkehrs mit einer Entwicklung des Modalsplits zugunsten der Schiene.

Die Rolle des VöV

Der Schienengüterverkehr stellt für den VöV einen wichtigen Aspekt im Rahmen seiner Gesamtstrategie dar. In Anbetracht der prognostizierten Entwicklungen von Raum, Gesellschaft, Mobilität und Umwelt ist für den VöV die zentrale Rolle des Schienengüterverkehrs heute und in Zukunft unbestritten. Aus diesem Grund setzt er sich für Rahmenbedingungen ein, welche die bedeutenden Vorteile des Schienengüterverkehrs sichtbar machen, stärken und den benötigten Ausbau des Schienengüterverkehrs sicherstellen. Der VöV leistet einen aktiven Beitrag zur Erreichung von marktorientierten und volkswirtschaftlich sinnvollen Rahmenbedingungen, unter welchen die einzelnen Unternehmen ihre Produkte in einem fairen Wettbewerb anbieten können. Dazu koordiniert der VöV die Bedürfnisse seiner Mitglieder im Schienengüterverkehr und vertritt die konsolidierten Branchenpositionen gegenüber Partnern, Öffentlichkeit, Wirtschaft und politischen Entscheidungsträgern. Er stellt für alle Beteiligte im Bereich Schienengüterverkehr eine professionelle Koordinationsstelle sicher und unterstützt die Transportunternehmen beim gezielten Vorantreiben von Projekten zur Lösung von Herausforderungen im System Schienengüterverkehr.

Innerhalb des VöV bearbeitet die Kommission Güterverkehr (KGV) spezifische Themen des Güterverkehrs. Sie diskutiert zum Beispiel Fragen der Infrastrukturbenützung oder der Qualitätssicherung und -verbesserung. Die Mitglieder der KGV setzen sich aus einzelnen Unternehmen im Güterverkehr zusammen. Sie vertreten den Güterverkehr im Normal- und Meterspurbereich und im nationalen wie internationalen Schienengüterverkehr. Mit den Gastmitgliedern aus verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel der verladenden Wirtschaft, der kantonalen Verkehrsplanung und der Aufsichtsbehörde (BAV), ist bereits in der Diskussions- und Erarbeitungsphase wichtiger Themen eine Aussensicht auf die Aspekte im Schienengüterverkehr gewährleistet. Der Präsident der Kommission stellt sicher, dass die Anliegen im Vorstand des VöV bekannt sind und in die strategischen Diskussionen einfließen.

Kommission Güterverkehr

Mitglieder (Unternehmen)	Gastmitglieder
Hafenbahn Schweiz AG (Präsidium)	Sektion Güterverkehr BAV
SBB Cargo	Trasse Schweiz AG
CJ	VAP
RhB	Fachstelle öV Kanton Graubünden
MBC	Internationale Beziehungen BLS Cargo AG
BLS Cargo AG	Hupac
railCare AG	

Abbildung 5 Zusammensetzung KGV (Stand: September 2017)





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

info@voev.ch

www.voev.ch